

Saab 9-5 Wagon 2002–05

NEVS-brevet måndag 14 januari

1. Så ska Volvoägaren göra Lotus till ett lyxbilsmärke
2. Geely skjuter på lansering av laddbar skåpbil
3. Nissan Leaf e+ officiell med större batteri och längre räckvidd
4. Nya Porsche 911 Cabriolet officiell
5. Lamborghini Huracán Evo officiell
6. Sex bilar vi ser fram emot under 2019
7. Futuristisk interiör i elbilen som ska erövra Europa
8. Elbilsstartupen Byton klar med Kina-fabrik i maj
9. Volkswagens plan: Ny billig mini-suv på el
10. Porschen har mikrofoner som kan identifiera vattenplaning
11. Nytt rekord för BMW med 2,5 miljoner sålda bilar 2018
12. Mercedes-Benz sålde rekordhöga 2,31 miljoner bilar under 2018
13. Chefen som ville förändra Volkswagen redan på 90-talet, nu får han rätt
14. Gå inte på AdBlue-bluffen – så sparar du tusenlappar
15. Polisen erkänner: Vi har ingen aning om hur stort AdBlue-fusket är
16. Frityrdiesel ska minska utsläppen
17. Trendbrottet: Nu överger svenskarna dieseln
18. Plikttrogna bilister betalar målvakternas miljardskuld
19. Harley-Davidson tar upp beställningar på sin första elhoj
20. Ut på utflykt
21. Blandad brandbil!
22. Grattis Skoda Felicia!
23. Unik McLaren P1 hyllar Ayrton Senna
24. Ny stallchef hos Ferrari

1. Så ska Volvoägaren göra Lotus till ett lyxbilsmärke

Jan-Erik Berggren

7 jan 2019, 16:15

Fräcka tävlingsbilar och snygga sportbilar.
Lotus har alltid varit ett bilmärke som fascinerat. Nu ska Volvoägaren Geely göra Lotus till ett lyxbilsmärke. Satsningen ska kosta Geely cirka 20 miljarder – till att börja med.



2010 visade Lotus upp konceptbilen Esprit Concept. Men modellen blev aldrig verklighet.

Efter en tid av förvärv och uppköp växer kinesiska Geelys bilkoncern. Volvo slår försäljningsrekord efter försäljningsrekord och väntas nå sitt mål på 800 000 sålda bilar per år före 2020. I Kina hänger Geely på med en minst lika bra utveckling och det nya bilmärket Lynk & Co – som Geely samäger med Volvo – står inför en stor global lansering efter ett framgångsrikt första år hemma i Kina.

Och nu ska Volvoreceptet kokas om med brittisk smak för bilmärket Lotus. 2017, när Geely köpte Lotus, fick den nya tiden direkt en symbol: en automat med gratis kaffe vid Lotus anläggning i Norfolk.

Geely har ännu inte offentliggjort sina långsiktiga planera för Lotus men det finns tydliga tecken på att Geely vill att Lotus till en början ska konkurrera med Porsche och Maserati men sedan utvecklas för att ta sin an Bentley, Aston Martin, Ferrari och McLaren.

LÄS MER: 30 populära suvar med dyra fel



Prins Carl Philip kör Lotus, närmare bestämt en Evora GT4, i racingserien Swedish GT.

Samverkar med Volvos Polestar

Satsningen ska då lira med Volvos nya bilmärke för prestandaelbilar: Polestar.

För att Lotus ska lyckas krävs det snabbt en suv för att konkurrera med Porsche Cayenne och Porsche Macan samt att ikonen Esprit förnyas. De här bilarna ska helst finnas till försäljning så snart som 2020. En första nivå att nå är 10 000 sålda bilar per år. Jämför det med dagens nivå på cirka 1 600 sålda bilar per år och då bara med en enda laglig modell: Evora.

Lotus värvar just nu ingenjörer och tekniker från en rad andra bilmärken i Storbritannien och trots att en hel del kunskap finns inom koncernen behövs det en rad chefspositioner. Phil Popham, ny vd sedan i höstas, har ett förflutet hos Jaguar och Land Rover. Strategichefen Uday Senapati kommer från Bentley och affärschefen Marcus Blake har arbetat hos Aston Martin.

LÄS MER: Volvo slår nytt rekord

Fungerar det med Volvos delar?

I hemstaden Hethel har Lotus byggt ett nytt besökscenter och museum – ett koncept direkt plockat från Aston Martin, Rolls-Royce och McLaren. Hethel var den stad dit grundaren Colin Chapman flyttade Lotus när han lämnade London.

Med Lotus försöker sig Geely på något som tidigare General Motors och Proton misslyckats med. Båda hade ekonomiska muskler och båda hade ambitioner att nå Ferrari-nivå. Men båda misslyckades.

Geely påstås ha en rejäl budget för att vända Lotus men det finns frågetecken. Kan delar från Volvo verkligen användas i en supersportbil? Och vet Geely verkligen hur de ska ta hand om kunder som vant sig en nivå av service från Aston Martin och McLaren?

De första nya Lotus-bilarna som lär visas inom ett par år lär ge en första indikation.

2. Geely skjuter på lansering av laddbar skåpbil

Jan-Erik Berggren, 8 jan 2019, 16:44

En skåpbil baserad på Londons taxibilar och med laddhybriddrivlina. Så hade Geely tänkt att utveckla sitt modellprogram för märket LEVC. Men nu har Geely tänkt om skjuter upp lanseringen i ett drygt år.



Allt om Bilars spionfotograf har lyckats fånga modellen på bild när den testas.

Det mesta av utvecklingsarbetet var klart och Geelys bilmärke LEVC – som bygger de nya taxibilarna som kör runt i London och flera storstäder – skulle lansera en mindre skåpbil.

Skålbilen – som skulle ta en last på ett ton – byggdes på samma plattform som taxibilarna och med en hybriddrivlina. Men nu har Geely tänkt om. De nya planerna för LEVC-skåpbilen är att den ska byggas i nära samarbete med Geelys kinesiska transportbilssektion. Anledningen är att bilen bör passa den kinesiska marknaden lite bättre och för att Geely räknar med tuffare konkurrens.

Ford visade en laddbar skåpbil redan förra året och den modellen ska lanseras under 2019. PSA-gruppen är snart klara med utvecklingen av sin hybriddrivlina och den ska monteras i både person- och transportbilar.

LÄS MER: Ford först med laddbar skåpbil – vi har kört den

Byggs i Storbritannien

LEVC:s skåpbil ska byggas i Storbritannien men troligen har den osäkra situationen runt brexit-uppgörelsen gjort att Geely också säkrat produktion i något annat land.

I Kina har Geely företaget GVC som utvecklar och säljer transportbilar under namnet Yuan Cheng Auto. LEVC kommer att utveckla den nya skåpbilen tillsammans med GVC för Kina och Europa.

LECV hade planerat att bygga cirka 2 500 skåpbilar per år i sin fabrik i Coventry. LEVC-skåpbilen hade precis som taxibilen flera komponenter från Volvo XC90 och det är troligt att även den nya skåpbilen kommer att plocka delar från Geelys och Volvos bilar och hybrider.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Nissan Leaf e+ officiell med större batteri och längre räckvidd

Peter Klemensberger 9 januari 2019

Ny effektiv batteriteknik ger längre räckvidd för elbilen Leaf, men versionen byggs i limiterad upplaga.



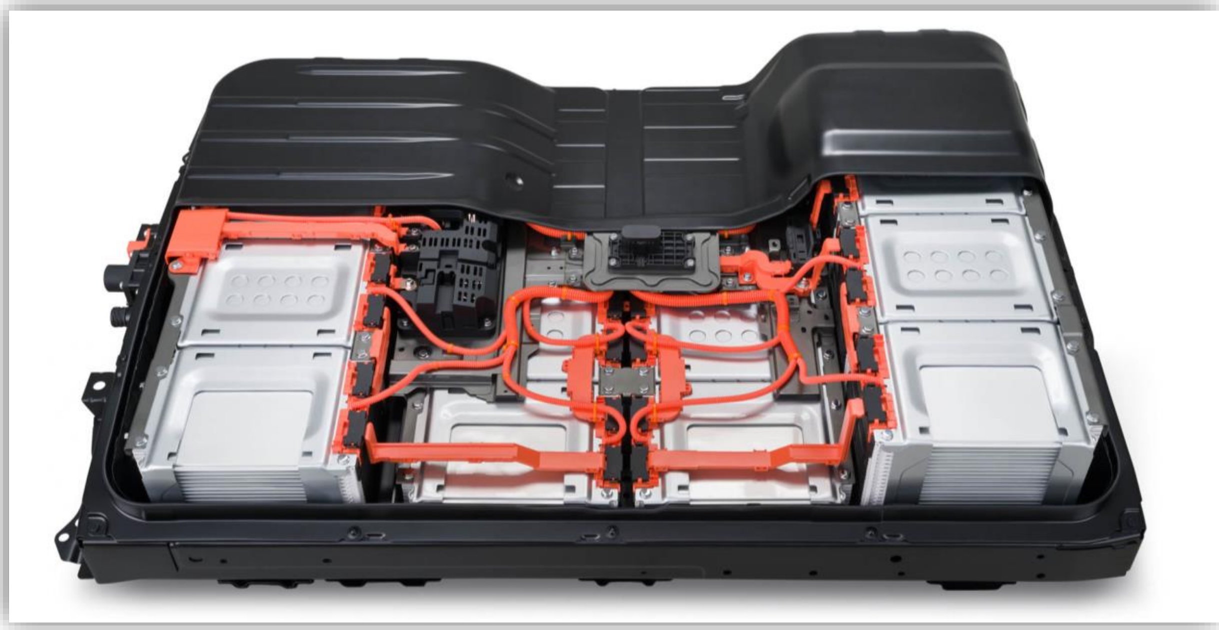
Nissan lanserar två nya versioner av elbilen Leaf: 3.Zero och 3.Zero e+. Den först nämnda är har samma batteri på 40 kWh som tidigare medan 3.Zero e+, som tillverkas i en limiterad upplaga på 5 000 exemplar, ger 64 kWh.

Effektuttaget och räckvidd är för 3.Zero är som tidigare 150 hästkrafter och 27 mil, siffrorna för e+ är 160 hästkrafter och 38,5 mil.

Batteriet hos e+ är av en ny typ med 35 procents högre energitäthet och som ökar lagringskapaciteten med 55 procent. Totalt har batteriet 288 celler mot ”originalets” 192.
Med bilarna får även Leaf en ny 8-tums pekskärm samtidigt som fler uppkopplingstjänster blir tillgängliga. I samma veva uppdateras även appen NissanConnect EV.

Leaf är den bäst säljande elbilsmodellen i Europa, över 39 000 exemplar har sålts på kontinenten och över 380 000 globalt sedan debuten 2010.

De nya Leaf-versionerna, som presenterades i Japan men även finns representerade på den pågående CES-mässan i Las Vegas, kan beställas nu och de första leveranserna sker i maj.
Det svenska priset för 3.Zero är 429 900 kronor, 369 900 med statligt bidrag. 3.Zero e+ startar på 482 500 kronor, 422 500 med bidrag.



Nissan Leaf med batteri på 40 kWh ställdes i Teknikens Värld nummer 26/2018 mot Hyundai Kona Electric och kom då 17,5 mil i händerna på testlaget. Kona kom 38,4 mil mot angivna 48,2 mil, en siffra som senare har redigerades till 44,9 mil.





GALLERI
Nissan Leaf 3.Zero och Leaf 3.Zero e+
15 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Porsche 911 Cabriolet officiell

Mattias Rabe 9 januari 2019

När det är snö och kyla ute passar Porsche på att avtäcka nya Porsche 911 Cabriolet. Initialt handlar det om två olika utföranden – Carrera S Cabriolet och Carrera 4S Cabriolet.



***FILM*: https://youtu.be/-NDgzOvR7as**

I slutet av november i fjol presenterade Porsche nya 911 i coupéutförande på bilsalongen i Los Angeles. Nu, kort innan bilsalongen i Detroit, väljer Porsche att presentera varianten med fällbar tygsufflett, det vill säga nya 911 Cabriolet.

Nytt för den taklösa modellen är, utöver nyheterna som nya 911 generellt bär på, ett tygtak innehållandes magnesiumbågar som motverkar deformation i högre hastigheter. Hydrauliken som ser till att taket fälls upp och ned är ny och arbetar snabbare än på någon tidigare 911 Cabriolet-generation. Runt tolv sekunder tar det att gå från taklöst till takförsett, eller tvärtom. En elektriskt utfällbar vindavvisare finns också för att reducera turbulensen i sittbrunnen och minska risken för stela nackar och snoriga näsor.

Nya 911 Cabriolet kommer till en början i två olika utföranden. Instegaren heter 911 Carrera S Cabriolet och är bakhjulsdriven. Den har en turboladdad boxersexa på tre liter och levererar 450 hästkrafter och 530 newtonmeter. 0-100 km/h går på 3,9 sekunder utan Sport Chrono-paketet och på 3,7 sekunder med. Toppfarten är 306 km/h. Förbrukningen anges till 0,91 liter per mil och utsläppet av koldioxid till 208 gram per kilometer.

911 Carrera 4S Cabriolet har samma maskin som ovan nämnda modellversion men skiljer sig åt genom att driva på alla fyra hjul. Fyrhjulsdriften gör bilen lite raskare från noll till 100 km/h som går på 3,8 sekunder utan Sport Chrono och på 3,6 sekunder med. Toppfarten är dock något lägre – 304 km/h. Lägre är även förbrukningen och utsläppet – 0,90 liter per mil och 207 gram per kilometer.

För första gången finns PASM (Porsche Active Suspension Management) till 911 Cabriolet, något som innebär hårdare och tio millimeter sänkt chassisättning samt styvare krängningshämmare både fram och bak.

Nya Porsche 911 Cabriolet går att beställa redan nu men leveranserna påbörjas först under senare delen av sommaren 2019. 911 Carrera S Cabriolet kostar i Sverige från 1 285 000 kronor medan fyrhjulsdrivna 4S-versionen börjar på 1 355 000 kronor.





Bakrutan är av glas.



[GALLERI](#)
[Porsche 911 Cabriolet 2020](#)
[12 bilder](#)

5. Lamborghini Huracán Evo officiell

Peter Klemensberger 8 januari 2019

Lamborghini Huracán uppdateras både till form och teknik samt får tillägget Evo i namnet.



Lamborghini Huracán uppdateras och får med det tillägget Evo. Uppdateringarna rör både design och teknik.

Huracán Evo presenteras med samma motor som i den tidigare toppversionen LP640-4 Performanté, en V10 på 5,2 liter med ett effektuttag på 640 i hästkrafter och med maximala 600 newtonmeter i vridmoment, och tar bilen 0-100 km/h på 2,9 sekunder. Till 200 km/h tar det nio sekunder och nya Huracán toppar 325 km/h.

Sedan tidigare fyrhjulsdrivna Huracán får nu fyrhjulsstyrning, precis som storebrorsan Aventador fick vid sin uppdatering (se och läs vår provkörning av bilen här) för två år sedan. Nya Huracán Evo är utrustad med märkets olika system som LDVI (Lamborghini Dinamica Veicolo Integrata) – själva centralenheten, uppdaterade LPI (Lamborghini Piattaforma Inerziale) som med gyro läser bilens rörelser, den progressiva styrningen kallad LDS (Lamborghini Dynamic Steering) och Anima som låter dig välja mellan körlägena Strada, Sport och Corsa.

Designmässigt är hållningen tuffare än tidigare. Stötfångaren framtill har en ny geometri med större centralt gap och en splitter med integrerad vinge som bidrar till bilens ökade marktryck (downforce) – mer än fem gånger högre än på utgående modell.

Baktill hittar vi grepp vi känner från tidigare nämnda prestandaversion: uppflyttade avgasrör och plastsjok runt dessa men även en ny linje över baken med en integrerad spoiler som även den bidrar till det höjda marktrycket.



Hexagonformen är Lamborghinis signum och längs sidorna förstärks detta via de nydesignade luftintagen och ett nytt stuk på fälgarna.

Invändigt finns en 8,4-tums pekskärm men operativsystemet ska även förstå dina gester och vara kompatibelt med din smartphone. Nu kan du även få tillgång till en nymodighet som stämningsbelysning i din Lamborghini. Vill du hålla sportfanan högt kan du kryssa för stolar i det patenterade materialet Carbon Skin.

– Huracán Evo är definitionen av evolution: ett steg före och omvärderar segmentets parametrar. Den är väldigt lättkörd men samtidigt kvick, sinnlig och smidig i varje led, säger Lamborghinis vd Stefano Domenicali.

Första kundleveranserna sker i vår och priser har presenterats för olika marknader där den för Storbritannien ligger oss närmast: 165 256 pund före skatt vilket i svenska valuta blir cirka 1,88 miljoner kronor.









GALLERI
Lamborghini Huracán Evo
17 bilder

6. Sex bilar vi ser fram emot under 2019

Patrik Lundin, 2019-01-08, 14:48



Bugatti Divo ser dagens ljus under 2019.



Aston Martin Valkyrie

Aston Martin Valkyrie

En term som är som är lika sliten som den är målande är: En racerbil för gatan. Och faktum är att det är ett väldigt bra sätt att beskriva Aston Martin Valkyrie.

Denna brittiska hyperbils trumfkort är onekligen den Cosworthbyggda 6,5-liters V12:an som producerar 1.150 hästar. Dessutom slår den inte i varvstoppet förrän vid 11.000 varv och ger upphov till ett ljud så fantastiskt att man får gåshud på ställen man inte trodde möjligt.

Läs mer om bilen och lyssna på den här.



Polestar 1

Polestar 1

Volvos prestanda-märke Polestar släpper sin första modell i år. Polestar 1 är en laddhybrid med 600 hästar och 1.000 Nm. Priset för Polestar 1 startar på strax över 1.5 miljoner kronor.

En mycket intressant detalj med Polestar 1 är dess räckvidd på enbart el. Polestar säger att den ska kunna klara 15 mils körning på bara eldrift, ordentligt mycket längre än dagens laddhybrider.

Polestar 1 sluttestas nu i Sverige innan den fullskaliga produktionen, som är förlagd till Kina, sätts igång på allvar senare i år.



Bugatti Divo

Bugatti Divo

Pris: 51 miljoner. Antal byggda: 40. Antal sålda: 40. Exakt alla Bugatti Divo sålde slut dagen den premiärvisades, så även om du hade haft möjligheten att köpa en bil för styvt 50 miljoner så är tyvärr chansen att förvärva en Divo borta.

Bugatti Divo är baserad på Bugatti Chiron och använder samma W16-motor men är lättad med 35 kilo. Aerodynamiken är ändrad för att skapa mer "downforce" och det syns bland annat i fronten, på taket, den annorlunda motorluckan samt en helt ny aktiv bakvinge. Detta medför att man kan sätta snabbare varvtider jämfört en "vanlig" Chiron.



Porsche Taycan

Porsche Taycan

Porsche kliver in på elbilsmarknaden under 2019 med sin Taycan och hoppas förmodligen stjäla några Tesla Model S-köpare. Inga prestandasiffor är ännu presenterade men Porsche har sagt att Taycan kommer göra 0-100 på under 3,5 sekunder, 0-200 på under 12 sekunder och topp-farten blir över 250 km/h.

Mycket "över och under" än så länge alltså men är det något vi vet så är det att Porsche ten-derar snarare att vara lite blyga med sina prestandasiffror än tvärt om

Räckvidden ska hamna någonstans kring 50 mil enligt NEDC, och hittar du rätt typ av laddare kan du ladda Taycan från tomt till 80 procent på bara en kvart, säger Porsche.



Mercedes-AMG One

Mercedes-AMG One

Mercedes-AMG One tar hyperbilsbyggandet till en helt ny nivå. Det blir praktiskt taget en F1-bil för gatan. Drivlinan består av en 1,6 liters V6-turbo som varvar till 11.000, tre F1-elmotorer som hjälper till att driva bilen samt en elmotor som ser till att ser till att det alltid finns tryck i turbon.

Förhoppningsvis får vi se en färdig produkt i slutet av 2019, men det är inte helt säkert. Projektet dras med en del förseningar och ett problem som ingenjörerna brottas med är att få en F1-motor att kunna ha en stabil tomgång på 1.200 varv. Och utsläppskrav såklart.



Toyota Supra

Toyota Supra

I 16 år har vi fått vänta på uppdateringen av Toyota Supra. Den japanska ikonen har denna gång utvecklats tillsammans med BMW Z4 och huruvida man lyckats behålla den patenterade galenskap som blivit synonym med Toyota Supra.

Hur som helst lär det bli en "trackday"-favorit med sin optimala 50/50-viktfördelning och med ett chassi styvare än det hos Lexus LFA. Motoreffekten från den raka turbosexan är 340 hästar och 500 Nm. 0-100 går på 4,6 sekunder och Toyota Supra slutar inte accelerera förrän hastighetsmätaren visar 250 km/h. Kan nya Supra utmana självaste Porsche 718 Cayman?

Aston Martin Valkyrie har en 6,5-liters V12-motor på 1.150 hk – som låter fantastiskt

Alla Bugatti Divo sålde slut första dagen – trots priset på 53 miljoner kronor

Film: Här rullar Mercedes-AMG Project One – F1-bil för gatan

Nya Toyota Supra läcker ut – fotograferad i biltransport

Polestar 1 sluttestas – helt klar i mitten av nästa år

Porsche vill mäta elbilar på nytt sätt – då blir Taycan bäst i världen

ARTIKEL FRÅN RECHARGE

7. Futuristisk interiör i elbilen som ska erövra Europa

John Edgren, 2019-01-07, 14:36

Sju skärmar och snurrbara framstolar. Bytons kommande elbil doftar av autonoma framtids-koncept, men crossoverns självkörande teknik ligger bara på nivå 2. Nästa år lanseras M-Byte i Europa.



Det kinesiska bolaget grundades av tidigare chefer på BMW och Infiniti. Under fjolårets Consumer Electronics Show i Las Vegas visade Byton upp ett koncept av sin elbil M-Byte – en crossover som då sades vara färdig till 80 procent. Den 48 tum stora välvda skärm som gick från stolpe till stolpe framför föraren väckte stor förvåning. Många frågade sig om det ens skulle gå att köra bilen utan att distraheras. Tillverkaren hävdade dock att avståndet till föraren innebar att den inte skulle ta onödig uppmärksamhet i anspråk.

Under CES 2019 har Byton avslöjat hur interiören sägs se ut i den slutgiltiga versionen av M-Byte, och jätteskärmen är kvar. Man har dessutom lagt in ännu en 8-tums pekskärm mellan framstolarna, att lägga till förarens pekskärm som sitter på ratten. Även baksätespassagerarna har egna infotainment-skärmar, och det totala antalet i kupén landar på sju. Enligt tillverkaren behövs alla skärmarna för att hantera molnplattformen Byton Life, som kopplar samman alla appar med bilens data och smarta enheter.



Varje säte kommer vara utrustat med ansiktsigenkänning som levererar ett anpassat infotainment utbud samt ger personifierad information, exempelvis om den egna kalendern. Systemet skulle enligt bolaget till och med kunna övervaka de åkandes hälsa. Bilen ska också kunna identifiera olika röster. I Europa och Nordamerika kommer Byton samarbeta med Amazon Alexa.

Läs mer: Hatgrupper blockerar Teslas laddstationer

Byton gör uppenbarligen anspråk på att leverera ett fordon med smak av autonoma framtidskoncept. Exempelvis har man hållit fast vid att framsätena kan roteras tolv grader inåt. Det skulle vara vettigt i en helt autonom bil, men i nuläget kan funktionen på sin höjd underlätta samtal när bilen står stilla – för M-Byte kommer bara ha självkörande teknik på nivå 2. Det innebär att systemet kan ta över styrningen under vissa förhållanden, men föraren måste hela tiden övervaka körningen. Ett speciellt system ser till så att personen bakom ratten inte blir distraherad av bilens alla funktioner.

Den slutgiltiga versionen av M-Byte ska presenteras i mitten av året, och bilen kommer börja tillverkas mot slutet av 2019. Byton har meddelat att crossovern ska lanseras i Europa 2020. Instegsversionen av M-Byte får en elmotor på 268 hk med drivning på bakhjulen. Batteriet på 71 kWh batteri ger en räckvidd upp till 400 km. Senare kommer en fyrhjulsdriven version där de två elmotorer tillsammans ger 469 hk. Den får ett batteri på 95 kWh som ger en räckvidd på 500 km. En sedanversion kallad K-Byte är planerad till 2021. Tillverkningen kommer ske i den anläggning som nu byggs i kinesiska Nanjing, med en kapacitet på 300 000 bilar om året. Nu testar bolaget sin crossover i Europa, USA och Kina.

– Vi har gjort solida framsteg när det gäller konstruktionen av vår anläggning i Nanjing och tester av våra prototyper. Det här är ett avgörande år för Byton, och vårt globala team håller inte igen på några ansträngningar för att uppnå vårt mål kring en storskalig produktion, säger medgrundaren Daniel Kirchert till Tech Crunch.

Investing.com

8. Elbilsstartupen Byton klar med Kina-fabrik i maj

2019-01-07 13:29)

Den kinesiska elbilsstartupen Byton kommer att ha färdigställt sin första fabrik i maj. Det har en företagschef uppgett vid CES-mässan i Las Vegas, rapporterar Techcrunch.



Fabriken är belägen i Nanjing, Kina, och kommer att ha en årlig produktionskapacitet på 300.000 bilar. För närvarande uppges huvuddelen av fabriken, den del som avser måleri, svetsning, montering och batteri, vara under uppbyggnad.

Byton, som är skapad av tidigare chefer på BMW och Infinit, planerar att konkurrera inom marknaden för SUV-elbilar. Bolaget har tagit fram egna fordonet M-Byte vilken ska börja massproduceras i slutet av året.

Bland Bytons finansiella uppbackare finns statliga bilföretaget FAW Group och CATL, världens största batteritillverkare.



9. Volkswagens plan: Ny billig mini-suv på el

Redaktören bytbil 2019-01-08

"Ska göra allt lika bra som Tesla, fast kosta hälften så mycket"



Volkswagen ökar takten i sin satsning på elbilar.

Nu visas en mini-suv upp för världen, och den ska kosta under 200 000 kr.

– Om ett par år kommer vi ha bilar som kan göra allt lika bra som Tesla, fast kosta hälften så mycket, säger Volkswagens VD Herbert Diess.

Den engelska tidningen Auto Express visar de första skisserna på en ny T-Cross-liknande mini-suv som ska gå på el.

Bilen blir i så fall ytterligare en medlem i Volkswagens el-familj, i en satsning som kostar 62 miljarder kronor och ska ge fler än 20 nya el-modeller på sju år.

Volkswagen ID blir den första elbilen i Volkswagens storsatsning och ska ha premiär om ca tio månader.

ID Neo ska kosta som ”en välutrustad diesel-Golf”, vilket i Sverige betyder cirka 300 000 kronor.

Volkswagens plan är att skapa de billigaste elbilarna på marknaden, tack vare stordriftsfördelarna med den tekniska plattformen, MEB (Modular Electric Drive Matrix).

– MEB-arkitekturen för elbilar är troligen det viktigaste projektet i Volkswagens historia, fullt i paritet med övergången från ”folkabubblan” till Golf. MEB utgör själva grunden för fler än 10 miljoner elbilar i den första vågen från koncernens olika märken, och banar väg för e-mobiliteten, säger Christian Senger, chef för Volkswagens e-mobilitetsprodukter.

Redan 2020 planerar Volkswagen att sälja 150 000 elbilar varav 100 000 kommer att vara ID och ID suv.

2025 räknar företaget med att försäljningen av bilar i ID-serien har ökat till en miljon per år.

Och med ett pris på strax under 200 000 kr för en mini-suv kommer onekligen konkurrenter få svårt att vinna priskriget.

NyTeknik

10. Porschen har mikrofoner som kan identifiera vattenplaning

John Edgren, 2019-01-08, 07:56

I framhjulen på nya 911 har Porsche bäddat in mikrofoner som kan höra när det är risk för vattenplaning. Då genomför körläget Wet Mode en mängd åtgärder för att hålla däcken i kontakt med vägbanan.



Moderna däck blir allt bättre på att hantera vattenplaning, men för sportbilar som kombinerar en låg vikt med breda fälgar är fenomenet svårhanterat. Porsche har dock bestämt sig för att tackla problemet – med en lite udda lösning. I nya Porsche 911 har tillverkaren bäddat in sensorer i framhjulen, som är en blandning mellan mikrofoner och parkeringssensorer. De lyssnar efter med vilken intensitet som däcken plaskar upp vatten.

Systemet väger samman antagandet kring hur mycket vatten som finns på vägbanan med bilens hastighet – och om det anses vara nödvändigt så föreslås föraren att slå på Wet Mode. Körläget innebär att bilen mildrar gasresponsen, sänker motorns vridmoment. På fyrhjulsdrivna bilar skickas en större del av vridmomentet till de smalare framdäcken.

Automatväxellådor körs på en högre växel, och systemet begränsar differentialspärren. Samtidigt görs ABS-systemet och stabilitetskontrollen känsligare. Som kronan på verket har 911:n fått en bredare spoiler som ger ett ökat tryck på bakaxeln.

Läs mer: Elbilen Ora R1 kostar 80 000 kronor och har en räckvidd på 25 mil

– Under förstudier inför utvecklingen noterade vi att vägljudet och ytan skapade olika frekvenser i hjulhuset. Och vi kan med stor säkerhet avgöra hur mycket vatten som finns på vägen, säger August Achleitner, chefsingenjör för nya Porsche 911 till Road & Track.

Det som utmärker en sportbil är dock att föraren betros möjligheten att stänga av alla skyddande system, från antisladd till Wet Mode. Det som utmärker Porsche är samtidigt att deras bilar ska vara lika stabila oavsett underlag, och kunna brukas som ett vardagsfordon.

Di Bil

11. Nytt rekord för BMW med 2,5 miljoner sålda bilar 2018

Felicia Åkerman, 08 januari 2019, 13:05 Uppdaterad: 09 januari 2019, 10:44

Den tyska fordonstillverkare BMW sålde 2,49 miljoner bilar under fjolåret inom BMW, Mini och Rolls Royce. Det skriver bolaget på Twitter.



BMW citerar vd:n Harald Krüger som hävdar att rekordförsäljningen gör BMW-koncernen till den största aktören inom premiumbilar för det 15:e året i rad. Nyhetsbyrån Reuters påpekar dock att Daimler ännu inte släppt några försäljningssiffror för Mercedes-Benz och att det därmed fortfarande oklart vilken av de två fordonstillverkarna som faktiskt är störst.

Klart är i alla fall att det är en ökning från 2017 då BMW-koncernen levererade knappt 2,1 miljoner bilar.

Vid 13-tiden handlas BMW ned nästan 0,7 procent på Frankfurtbörsen. Det är dock något bättre än tidigare under dagen då aktien som mest sjönk 1,1 procent under dagen.

För bättre investeringar
VA FINANS.

12. Mercedes-Benz sålde rekordhöga 2,31 miljoner bilar under 2018

Publicerad 2019-01-09 07:25 av **FinWire**

Mercedes-Benz ökade försäljning med 0,9 procent under 2018 till 2,31 miljoner bilar. Det beskrivs som bolagets mest framgångsrika år någonsin och trots utmaningar det åttonde året i rad med rekordsiffror.

I Kina var försäljningen upp med 11 procent och var återigen den viktigaste marknaden för Mercedes-Benz. Det var också den marknad som växte snabbast, skriver bolaget i ett pressmeddelande.

RECHARGE

13. Chefen som ville förändra Volkswagen redan på 90-talet, nu får han rätt

Erik Söderholm

2017-10-28 ,07:59, uppdaterad 2019-01-02, 12:48

Efter utsläppsskandalen har Volkswagen börjat prata mycket mer om klimatsmarta lösningar, bilar som kan delas mellan flera personer och smarta mobilitetslösningar.



Volkswagen har visat upp den självkörande bussen Sedric. Nu ska biljätten koncentrera sig mer på "transport A till B", med olika transportmedel, och inte bara på att sälja bilar. Det var precis vad Daniel Goeudevert ville satsa på innan han avgick i början av 1990-talet.

Det låter som något nytt – men det är det inte. Tvärt om: redan 1991 hade en högt uppsatt chef på Volkswagen precis de här idéerna, och han var också övertygad om att dieselmotorn skulle dö ut.

Då verkade han inte bli tagen på allvar. Idag visar det sig att han faktiskt haft rätt om ganska mycket hela tiden.



Stuart Mentiply

"De var bara intresserade av hastighet och lyx"

Daniel Goeudevert var vice styrelseordförande i Volkswagen fram till 1993 och han var övertygad om att bilägandet skulle gå ned de kommande åren. Han ville lansera en bildelningstjänst tillsammans med Deutsche Bahn och bygga mindre och snålare bilar, skriver Der Spiegel.

Volkswagen fick till slut nog när Daniel Goeudevert pratade om dieselmotorns död, och han fick höra att "du kommer bli förvånad över vad vi kan få ut av dieseln". Idag är han 75 år och säger till tidningen att bilindustrin inte längre ser kundernas riktiga behov, utan är förblindade av historiska framgångar. Många unga har idag mycket starkare kopplingar till Apple än Mercedes.

"Volkswagen och de andra var alldeles för länge bara intresserade av hastighet och lyx", säger han till Der Spiegel.



Ferdinand Piëch stod som segrare i "striden" mot Daniel Goeudevert som styrelseordförande i Volkswagen i början av 1990-talet.

I början av 1990-talet kunde Daniel Goeudevert ha blivit Volkswagens styrelseordförande, och då hade koncernen förmodligen sett väldigt annorlunda ut jämfört med idag. Istället blev det Ferdinand Piëch som tog posten och just hastighet och lyx var två viktiga fokuspunkter för honom. Det bevisades inte minst av lyxbilen Volkswagen Phaeton och toppfartsfantomen Bugatti Veyron.

Daniel Goeudevert avgick från Volkswagen i juli 1993.

"De tyska biltillverkarna tror att de säljer lyxvaror. Det är fel"

Daniel Goeudevert tänkte väldigt annorlunda mot Ferdinand Piëch, framför allt eftersom han inte såg bilar som någon lyxvara utan som ett transportmedel för "vanligt folk" – kanske inte någon kontroversiell åsikt just hos Volkswagen, kan man tycka.

"De tyska biltillverkarna tror att de säljer lyxvaror. Det är fel. Deras produkt är mobilitet", sa han i en intervju med Manager Magazin 2010.

Enligt honom har kinesiska biltillverkare ett enormt försprång när det gäller smarta transportlösningar för storstäderna, ett område där tyska biltillverkare länge låg illa till, men där det faktiskt har gjorts stora framsteg de senaste åren. Biltillverkarnas problem, enligt Daniel Goeudevert, är dock att de bara tittar på vad konkurrenterna gör och inte på vad kunderna faktiskt vill ha. En stor utmaning för biljättarna blir nu att bygga *färre* bilar – inte fler.

Låg vikt och ingen onödig teknik verkar vara Daniel Goeudeverts melodi

Daniel Goeudevert frågar sig varför inte bilcheferna sätter sig ned med stadsplanerarna i storstäderna för att utveckla smarta transportlösningar, och han tycker biltillverkarna har slösat bort tiden sedan oljekrisen på 1970-talet, som blev ett uppvaknande för många.

"Idag är bilarna 300 kilo tyngre och det finns teknik i min bil som jag aldrig har använt och som jag aldrig kommer ha användning för", sa han till Manager Magazin.



Volkswagen Phaeton V10 TDI verkar vara den raka motsatsen till vad Daniel Goeudevert ville ha: stor, tung, lyxig, snabb och dieseldriven. För Ferdinand Piëch blev bilen ett prestigeprojekt.



[GM:s bortglömda elbil EV1 får äntligen rätt – 20 år efter premiären]



[Danska elbilen skulle ta världen med storm – men kraschades av chefen]



[Bortglömd film hittad: Shell visste om klimatförändringarna redan 1991 – men gjorde inget]

14. Gå inte på AdBlue-bluffen – så sparar du tusenlappar

Kim Brolin Fellving

2019-01-09, 06:48

Många moderna dieselbilar kräver så kallad AdBlue-vätska för att rena avgaserna. Enligt kemikalieföretaget Total tredubblas förbrukningen av AdBlue för 2019 års dieslar. Kostnaden kan uppgå till en halv miljard kronor per år – och den drabbar de redan hårt malusbelastade bilägarna. Men du kan komma betydligt billigare undan – helt riskfritt!



Den här kan kosta dig 6.000 kronor om året.
Med vårt knep kommer du undan med 600 kronor.

Sänkt bränsleförbrukning och lägre utsläpp har varit modellen för bilproducenterna sedan urminnes tider. Parallellt har motorernas effekt stadigt ökat. Det utsläppsvärde som för gemene man alltid varit mest intressant har varit koldioxid.

Hösten 2015 markerade startskottet för en förändring. Ridån för vad som kom att kallas Dieselgate föll och världen fick höras talas om ett nytt, skadligt ämne producerat av oljebrännaren – kväveoxider, även kallat NOx. I takt med den ökade miljömedvetenheten skedde vad som närmast kan kallas en världsomfattande folkbildning. Diesel blev svartmålat och utsläppskraven skärptes i form av nya och mer krävande Euro-klasser.

Åtgärderna har lett till att en ny, transparent vätska tvingats fram till dieselmotorns avgassystem – AdBlue, som har till uppgift att råda bot på kväveoxiderna.

För att klara av de nu ännu strängare kraven från EU kommer dess konsumtion kraftigt ökas för 2019 års modell. Räckvidden mellan tankningar kommer till följd av detta reduceras, vilket gör att bilförarna kommer behöva tanka AdBlue mellan servicetillfällen.

Kraftigt ökad AdBlue-förbrukning

Det är inte biltillverkarna själva som publicerar uppgifterna utan kemikalieföretaget Total som säljer AdBlue på sina mackar. Total har på sin hemsida – döpt till "Change for blue" – sammanställt data som tydligt visar att dieslar producerade för modellår 2019 får kraftigt ökad AdBlue-förbrukning. I snitt rör det sig om en tredubbling av förbrukningen.

Nog skulle en så pass stor förändring faktiskt göra att biltillverkarna går ut och informerar sina kunder om detta? Tyvärr är inte detta fallet.

Att bilföraren nu kan komma behöva fylla på AdBlue 3–4 gånger mellan servicetillfällena när många bilar tidigare klarade denna sträcka utan påfyllning lägger över ett stort ansvar på föraren.

Utan korrekt information ökar risken för feltankningar. AdBlue kan hällas i dieseltank, vatten kan hällas i AdBlue-tank. Till och med spolarvätska har letat sig ner bakom det för bilismen nya locket, ofta färgat i blått – precis som locket för spolarvätska.

Bilföretagen går inte ut med informationen, men vi har genom en anonym källa fått ta del av ett internt dokument från en europeisk biltillverkare som bekräftar kemikalieproducenten Totals siffror – en tredubbling av förbrukningen är att vänta för 2019 års modeller.

Lär dig knepen som gör påfyllningen smidig och riskfri på macken samtidigt som plånboken blir 3.000 kronor tyngre i slutet av året – för du vet väl att du kan tanka AdBlue för en tiondel av priset som vad vätskan kostar om du köper den på flaska?



AdBlue sprutas in i avgasröret för att sänka nivån av kväveoxider. Insprutningsventilen har felat för flera biltillverkare med kristallisering av ämnet som följd. Det gör att reningsfunktionen upphör och att du måste åka in till verkstaden.

Bilen kan inte startas utan AdBlue

AdBlue är produktnamnet på en vätska som består till 67,5 procent av destillerat vatten och till 32,5 procent av urea – ett ämne som även återfinns i urin. Vätskan är gift- och luktfri, men bör hanteras varsamt då den kraftigt kristalliseras om den torkar in. Torka därför rent om du får vätskan på bil eller kläder.

De flesta moderna och lite större dieselbilar använder sig av AdBlue och påfyllningslocket hittas normalt vid sidan av bränslepåfyllningsröret – leta efter ett blått lock. Vätskan är en viktig del för avgasreningssystemet. Tar den slut kommer bilen enligt lagkrav inte kunna startas igen. För att kunna starta motorn måste AdBlue fyllas på, och ofta norr om fem liter för att sensorn i tanken ska kunna registrera det.

Vätskan används för att reducera skadliga ämnen i dieselmotorns avgaser. Den lagras i en separat tank som ofta rymmer omkring 20 liter. Vätskan färdas med slangar från tanken till avgasröret där den sprutas in uppströms om SCR-katalysatorn. Vid hög temperatur kommer vätskan reagera och omvandlas till ammoniak. När ammoniaken och kväveoxiderna blandas i SCR-katalysatorn bryts merparten av kväveoxiderna ner till ofarligt vatten och kväve.

AdBlue fryser när temperaturen sjunker under –11 grader. För att kunna säkerställa avgasrening i de kallare regionerna utrustas därför tanken med uppvärmning. Om inte den frysta vätskan hinner tina – exempelvis under flera kortare körningar – kommer AdBlue-insprutningen tillfälligt att stängas av. Du som kör en dieselbil i kallt vinterväder kan därför märka att AdBlue-förbrukningen minskar under vintern.



När skapas kväveoxider?

Kväveoxider bildas främst under varma förbränningstemperaturer inne i motorn. Förbränningstemperaturen ökar av flera anledningar. Exempel på körsituationer är:

- Motorvägskörning.
- Tungt lastad bil eller körning med släp.
- Magert blandningsförhållande mellan bränsle och luft (Lambda högre än 1).
- Höga vridmomentsuttag under låga motorvarvtal.

Bilindustrin har under årtionden satsat på att deras motorer ska få lägre förbrukning och koldioxidutsläpp. Bieffekten har under denna period varit en ökning av kväveoxidutsläppen – men det har inte prioriterats, fram tills nu.

För att drastiskt minska utsläppen krävs motorjusteringar som ofta påverkar bränsleförbrukningen och därmed koldioxidutsläppen negativt. Flera bilar får till följd av detta med 2019 års modells intåg förhöjt koldioxidvärde. Det är detta värde bilens skattekostnad baseras på. Skatten för fossilbilar har dessutom höjts för året, vilket medför radikala ökningar i ägandekostnader för bilköparna.

2019 års dieselbilar kommer bli dyrare än 2018 års modeller. Snaran ligger runt dieselmotorns hals och bödlarna är till antalet två. EU:s koldioxid- och Euro-klasskrav samt den svenska skattetabellen.

Alla åtgärder för att reducera de skadliga ämnena leder till höga kostnader. Redan idag kan avgasreningen för en mindre dieselbil stå för en fjärdedel av den totala produktionskostnaden. I slutändan står konsumenten för kostnaden, en kostnad som i framtiden förmodligen inte kommer kunna ses som försvarbar. Har dieseln en framtid i morgondagens bilhallar?

Spara pengar – fyll på AdBlue rätt

Flera moderna bilar är anpassade för att tankas från en pump som ofta finns placerad i närheten av lastbilarnas dieselpumpar. Missar du den kan det kosta dig tusentals kronor om året, förutsatt att bilen faktiskt anpassats för att fyllas på där – vilket de flesta bilar av 2019 års modell har.

Flera bensinstationer har också börjat montera långsammare AdBlue-pumpar som ska fungera för alla bilar. Mängden AdBlue som pumpas från de långsammare pumparna är 10 liter per minut medan lastbilspumparna är anpassade för 40 liter per minut. Priset på vätskan från pump ligger runt 7 kronor litern.

Om du som bilägare inte känner till pumparna kan det leda till onödiga extrakostnader. Inne på bensinmacken säljs ofta mindre, 1,5 liter stora plastbehållare med anslutning som inte ska spilla. Circle K tar 107 kronor för en sådan flaska vilket motsvarar 71,30 kronor för en liter.

För en större mellanklassbil som körs omkring 2.000 mil om året kan AdBlue-konsumtionen kosta dig över 3.500 kronor per år. Hade istället samma mängd pumpats i bilen hade kostnaden stannat på 350 kronor.

Alla bilar kan dock inte tankas från snabbpumparna. Om bilen inte är anpassad för det kan tankningen skvätta på dig och bilen. Slå upp kapitlet AdBlue i din bils instruktionsbok för att läsa mer om vad din bil är anpassad för.

Så mycket ökar AdBlue-förbrukningen i moderna dieselbilar

Siffrorna gäller AdBlue-förbrukning och kommer från Total. På Totals hemsida kan du själv se hur mycket AdBlue din framtida dieselbil kan förbruka.

	Modellår 2018		Modellår 2019	
Bilmodell	**Lugn körning**	**Sportig körning**	**Lugn körning**	**Sportig körning**
BMW 520d Touring	15 l	20 l	40 l	50 l
Audi A4 Avant	15 l	20 l	40 l	50 l
Audi A6 Avant	15 l	15 l	40 l	50 l
Ford Transit	20 l	30 l	50 l	65 l
Jaguar E-Pace	15 l	20 l	40 l	50 l
Land Rover Discovery	15 l	15 l	45 l	60 l
Range Rover	15 l	15 l	45 l	60 l
Mercedes E-klass	15 l	20 l	40 l	50 l
Peugeot 3008	15 l	20 l	40 l	50 l
Porsche Cayenne	15 l	15 l	45 l	60 l
Volkswagen Amarok	15 l	15 l	50 l	65 l
Volkswagen Passat	15 l	20 l	40 l	50 l
Snitt	**15,41 l**	**18,75 l**	**42,9 l**	**55 l**
Förbrukningsökning			**x 2,78**	**x 2,93**



Kostnadsrouletten

Att dieseldrivna bilar skulle kosta mer efter att det nya bonus/malus-systemet införts har varit fakta sedan länge. Åtgärderna biltillverkarna tvingas införa för att klara av de europeiskt satta reglerna för Euro 6c-utsläppskraven har däremot inte redogjorts med samma transparens.

Förutom att fordonsskatten för en Volvo V90 D5 ökar med omkring 68 procent kommer även den deklarerade bränsleförbrukningen öka med runt 12,5 procent. Den ökade mängd AdBlue som behövs kan göras till en billig historia i sammanhanget, men om påfyllningen sker med miljöfarliga plastflaskor istället för med pumpen kommer den årliga kostnaden för vätskan bli monumental.

Vi har varit i kontakt med Volvo för att få en redogörelse för hur mycket AdBlue de nya modellerna kommer förbruka. Volvo svarar att för sträckan 2.000 mil kommer det röra sig om tolv liter – siffror som kraftigt avviker från det Total redovisar på deras hemsida.

Total nämner inte Volvo i sin prognos, men flera av Volvos huvudkonkurrenter. BMW5-serie Touring och Audi A6 Avant finns redovisade. Siffran för V90:s segmentkonkurrenter är 50 liter AdBlue för 2.000 mil.

I Sverige kommer det under året 2019 säljas omkring 140.000 dieseldrivna bilar. Om dieselbilen körs iomkring 2.000 mil per år kommer AdBlue-förbrukningen ligga på omkring 55 liter enligt Totals hemsida.

Samtliga dieselbilar som säljs under modellår 2019 kan alltså förbruka 7,7 miljoner liter AdBlue under ett år. Om den volymen tankas från pump kommer den gemensamma kostnaden för de 140.000 förarna vara 53 miljoner kronor.

Om alla förarna istället fyller på med 1,5-liters flaskor som man köper inne på macken ökar den siffran radikalt. Kostnaden för samma mängd vätska stannar på 549 miljoner kronor.

Det är över en halv miljard kronor som svenska dieselbilsförare ska betala, många helt ovetande om att det finns billigare lösningar. Utöver det skulle det även resultera i över fem miljoner plastflaskor som produceras och säljs helt i onödan.

En ganska bitter prognos för ett ämne som ska främja miljön.

Så mycket dyrare blir Volvon

Det är viktigt att påpeka att den här uträkningen baseras på Totals siffror för snittförbrukning i segmentet, vilket för 2.000 mils körning innebär 50 liter AdBlue. Volvos egna siffror för respektive körning är 12 liter AdBlue. Den årliga kostnaden för AdBlue enligt Volvos egna förbrukningsprognos blir mellan 83 kronor och 993 kronor beroende på hur bilen fylls upp.

...med dieselmotorn D5

	Effekt	Koldioxid	Skatt	Förbrukning
2017	235 hk	129 g/km	2.292 kr	4,9 l/100 km
2018	235 hk	148 g/km	7.156 kr	5,6 l/100 km

Bränslekostnad Volvo V90 D5 2017: 980 liter × 15,46 = 15151 kr
Bränslekostnad Volvo V90 D5 2018: 1120 liter × 15,46 = 17315 kr

...och med bensinmotorn T5

	Effekt	Koldioxid	Skatt	Förbrukning
2017	254 hk	154 g/km	1.306 kr	6,8 l/100 km
2018	250 hk	159 g/km	6.083 kr	6,8 l/100 km

Bränslekostnad Volvo V90 T5 2017: 1360 liter × 14,51 = 19734 kr
Bränslekostnad Volvo V90 T5 2017: 1360 liter × 14,51 = 19734 kr

Bränsleförbrukningen ökar med årsmodell 2019 för diesel, men bibehålls för bensin. Både bensin och diesel får högre NOx-värde vilket märks när skatten ska räknas ut i bonus/malus.

Bränslekostnaden var den dagsaktuella. Antalet liter konsumerat på 2 000 mil kommer enbart av det deklarerade förbrukningsvärdet. Verkligt värde avviker omkring 35 % i våra tester.

...och så mycket dyrare blir AdBlue-förbrukningen

...med dieselmotorn D5

	Lugn körning	Hård körning
2017	8,72/mil	8,72/mil
2018	12,37–13,66/mil	12,40/14,01/mil

...och med bensinmotorn T5

	Lugn körning	Hård körning
2017	10,51/mil	10,51/mil
2018	12,90/mil	12,90/mil

AdBlue förbrukas i högre grad vid aktiv körning. Prisspannet anger billig AdBlue från pump och dyr AdBlue på plastflaska. Uträkningen är gjord genom sammanslagning av skatt, bränsleförbrukning och AdBlue-förbrukning.



Tanka inte fel – AdBlue i dieseltanken kan kosta 100.000

Att introducera en ny vätska som behöver fyllas på av bilägaren sker sällan ostraffat. Merparten av ägarna får inga problem – men att kalla feltankning för ovanligt skulle vara att fara med osanning.

Feltankningar som involverar AdBlue har redan hänt, flera gånger. Ett exempel är när AdBlue hällts direkt i dieseltanken efter att bilen bett om påfyllning. Ett misstag som kan kosta över 100.000 kronor.

Ett par bilmärken är utrustade med en tank som är känslig för överfyllning. Överfyllning behöver inte vara ett problem under sommarhalvåret, men om det sker under vintern och temperaturen letar sig ner under –11 grader under en längre period kan vätskan frysa. Expansionen som då uppstår gör att tanken går sönder. Läs därför alltid instruktionsboken så att korrekt mängd vätska fylls på.

Bilar utrustade med AdBlue-tank är också utrustade med två så kallade NOx-sensorer monterade i avgasröret. Den första mäter partikelmängden i avgaserna innan rening, den andra verifierar att reningen fungerar.

Hälls vatten i tanken istället för AdBlue kommer alltså systemet känna av detta. Resultatet kan bli att bilen inte kan startas efter verifikation att reningssystemet inte fungerar. För att sedan få systemet att fungera igen måste tanken tömmas på vatten för att sedan fyllas på med ren AdBlue.

AdBlue-förbrukningen fyrdubblas

Få har upplevt att bilens uppgivna förbrukning enligt körcykeln stämmer överens med den faktiska ute på vägen. Orsaken stavas till stor del NEDC, alltså det testet bilen utsätts för när bränsleekonomin och utsläppsvärdena ska sättas på papper.

För att ge bilens testade förbrukning större verklighetsanknytning sker nu skiftet från NEDC till den nya körcykeln WLTP. Det nya testförfarandet är mycket tuffare för biltillverkarna – till stor del på grund av att snitthastigheten ökar från 33,35 km/h till 46,5 km/h. Alla bilar producerade efter september 2018 måste registreras med Euro 6c – och det betyder att man använder WLTP istället för NEDC på alla nyproducerade bilar.

För att bilarna ska klara Euro 6c:s gränsvärde för kväveoxider – NOx – krävs en aktivare avgasrening, framför allt för dieseldrivna motorer. Förändringarna markerar startskotten för AdBlue-vätskans riktiga entré i personbilssegmentet.

Flera bilmärken har använt sig av AdBlue sedan tidigare, men även dessa modeller kommer påverkas. Två likadana bilmodeller, den ena tillverkad 2017 och den andra i slutet av 2018, kan på ytan se identiska ut. Men den senare kan få sin AdBlue-förbrukning fyrdubblad i förhållande till året innan. Detta sker allt som oftast utan att man bygger in en större tank.

Resultatet är att vätskan kommer behövas fyllas på mellan servicetillfällena. Räckvidden mellan påfyllningar varierar mellan bilfabrikat och modell – ett bra riktmärke är en framtida räckvidd på mellan 400 och 800 mil.

Hur man kör med motorn är också avgörande för hur mycket vätska som kommer att konsumeras. Aktiv körning, tung last och motorvägshastighet är faktorer som radikalt ökar törsten av AdBlue.

Modellår 2019 kommer alltså behöva påfyllning av AdBlue stundtals vid macken – vilket givetvis kommer göra det dyrare men även öka risken för feltankningar.



Kim Fellving är redaktionens senaste tillskott, som främst fokuserar på tekniska artiklar.

Experten: Bilägarna är inte korkade – det är biltillverkarnas fel

Jag har genom mina tidigare yrken fått samma visa berättad för mig otaliga gånger. "Kunden hällde AdBlue i dieseltanken, smart" eller varför inte klassikern "Hur kan man hälla spolarvätska i tanken, är det bara för att den också har blått lock?".

Varje gång jag hör detta kommer jag fram till samma slutsats. Kunden är inte klantig eller dum, kunden har fått för lite information. Varför inte ta resultatet av att köra AdBlue-tanken tom på vätska som ett lysande exempel? Har verkligen bilsäljaren och tillverkaren gjort sitt jobb vid leverans av bilen om kunden blir strandsatt och måste ta bärgare till verkstaden?

Kanske, bara kanske, har en säljare missat att trycka på denna punkt. Jag tror en ökad förbrukning av alla vätska som ska hällas i bilen är ett obehagligt ämne att ta upp, diesel som AdBlue. Något som kan irritera pompan kring nybilsleveransen. Eller varför inte något som för kundens tankar till dieselgate? Nej, bort med den informationen.

Om detta ansetts vara ett problem fram till dags datum är det bara en bråkdel av det vi kan förvänta oss i framtiden.

Tredubblas förbrukningen av AdBlue kommer också problematiken med samma ämne öka skalenligt, kanske mer då det inte längre kommer vara möjligt att slippa påfyllning mellan servicetillfällena. Sammanslaget blir det fler piskrapp mot dieselmotorn. Rappen hade kunnat undvikas om biltillverkarna valt att informera sina nya kunder, men det undvek man även denna gång. Synd.

Tipsa oss: Kör du en dieseldriven bil av 2019 års modell?
Kontakta gärna Kim Fellving och berätta hur mycket AdBlue din bil konsumerar!



Polisen erkänner: Vi har ingen aning om hur stort AdBlue-fusket är

15. Polisen erkänner: Vi har ingen aning om hur stort AdBlue-fusket är

John Edgren

2019-01-02, 06:13, uppdaterad 2019-01-02, 09:14

Genom att koppla bort AdBlue-systemet kan åkerier spara in enorma summor och samtidigt njuta av skatterabatter. Våra europeiska grannar jagar de avgasfuskande lastbilarna – men i Sverige har polisen ingen aning om hur många ägare som installerat de olagliga boxarna.



Det ligger ett stort tryck på åkerierna kring att sänka lastbilarnas utsläpp – och incitamentet kommer stärkas i takt med att allt fler städer inför klimatzoner. En teknisk lösning som använts i många år på lastbilar är AdBlue-system vars vätska renar fordonens utsläpp från kväveoxider.

Men att serva och fylla på systemen är dyrt – därför finns företag som erbjuder en box som diskret kopplar bort reningen helt och hållet.

Tekniken innebär att man inte längre behöver underhålla AdBlue-systemet. Beräkningar visar att den tyska tullen går miste om en miljard kronor om året i rabatter som felaktigt betalas ut till fuskande åkerier. Samtidigt ökar boxarna utsläppen av kväveoxider med 14.000 ton om året.

Enligt en studie från universitetet i Heidelberg har en stor del av de lastbilar som körs i Östeuropa installerat AdBlue-fuskboxen.

Hur ser det då ut med de tunga fordon som rullar på svenska vägar? Svaret är att polisen inte vet.

"Jag har ingen aning om hur stort problemet kan vara – det är bara spekulationer", säger poliskommissarie Erling Andersson, som jobbar med nationella trafikfrågor på utvecklingscenter Mitt.

"Vi vill såklart titta på det här, men vi har massor av sådana grejer att göra"

En fingervisning kommer från vårt grannland. Under förra årets stickprov vid dansk–tyska gränsen kontrollerade Danmarks Tungvognsenter Syd totalt 23 lastbilar, och av dem var nio utrustade med AdBlue-manipulerande teknik. Men svensk polis har inte planerat för några liknande razzior.

"Ännu har det inte gått ut någon instruktion om att man ska titta speciellt efter AdBlue och jobba mot detta. Utan det handlar om vad enstaka inspektörer ser – och jag vet att det finns inrapporterat om att man ser detta. Vi vill såklart titta det här, men vi har massor av sådana grejer att göra. Vår prioritering för flygande inspektioner är farligt gods, kör- och vilotider, samt yrkeslagstiftning – vad man kallar cabotage. Cabotage avser utländska förare, men vi kollar givetvis även de svenska, så det rör sig om en tillståndskontroll", säger Erling Andersson.

Svenskt åkeri fällt i domstol

Han känner till ett rättsfall där ett åkeri dömdes i Växjö för att ha AdBlue-manipulerande teknik installerad. Vitet blev då 50.000 kronor. Däremot är det fortfarande lagligt att sälja själva boxarna. Förra året kontaktade auto motor & sport ett av företagen som erbjuder tekniken och låtsades vara en köpare. Inköpspriset för att stänga av reningen låg på 10.000 kronor, men enligt säljaren skulle detta ställas mot att en reparation av systemet på en Scania kan landa på 60.000–70.000 kronor.

Enligt lastbilstidningen Proffs anser många svenska åkare att manipulationen primärt inte sparar in pengarna på själva vätskan. Istället handlar det just om att AdBlue-systemen är av låg kvalitet vilket leder till dyra underhållskostnader och reparationer.

Ett av säljarnas argument för boxen är att lastbilen fortfarande tar sig igenom besiktningen utan problem, eftersom de inte mäter mängden kväveoxid. Enligt Erling Andersson har besiktningsdelen av problemet kommit upp på polisens agenda. Nu ska man titta på AdBlue-problematiken ur den vinkeln tillsammans med Transportstyrelsen och besiktningsorganen.

Andra länder har kommit mycket längre

Storbritannien har kommit längre i jakten på fuskarna. Där kan förtjänsten av AdBlue-boxarna bli extra stor för de åkerier som kör inom Londons ”Low Emission Zone”, men i september började Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA) en riksomfattande kampanj där man i samarbete med polisen genomsöker lastbilar efter utrustningen.

Trots storsatsningen är vitet för fuskande åkerier förvånansvärt lågt. De lastbilar som åker fast måste ta bort utrustningen inom tio dagar och återställa AdBlue-systemet. Om detta inte görs riskerar de böter på 300 pund. Nu hotar dock Storbritanniens ”senior traffic commissioner” vid landets transportstyrelse med att fuskare kan få sin operatörslicens indragen.

Svenska AdBlue-piraterna säljer fuskbox till lastbilar – och den går igenom besiktningen

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Frityrdiesel ska minska utsläppen

Marcus Nyberg 7 januari 2019

Volkswagen hakar på tåget när det gäller utvecklingen av en mer klimatneutral diesel. R33 BlueDiesel ska minska koldioxidutsläppen med 20 procent och det tack vare användning av gammal frityrolja.



Volkswagen har tagit fram en diesel som ska vara skonsammare mot miljön. Bränslet, som de kallar R33 BlueDiesel, består till en tredjedel av förnybara tillsatser bland annat frityrolja från restauranger.

R33 var ursprungligen ett forskningsprojekt som strävade efter att nå högre andelar av förnybart bränsle i den redan existerande fordonsflottan. I projektet medverkade bland annat Volkswagen, Audi, Daimler, Neste, Coburg-universitetet och UFOP (tysk branschorganisation för raps/RME-producenter).

Tack vare att bränslet uppfyller standarden EN 590 behöver bilarna inte modifieras eller konverteras för att tankas med R33.

– Vi förbereder för en ökad efterfrågan på flytande bränsle från restmaterial. Jag hoppas att även publika mackar kommer erbjuda R33 som Green Premium så snart som möjligt, säger den ansvarige projektledaren, professor Thomas Garbe, i ett pressmeddelande.

Den använda restaurangoljan hämtas in för att filtreras och renas. När detta är gjort processas den till en paraffinmix som sedan blandas med vanlig diesel.

R33 BlueDiesel består av 33 procent förnybart (26 procent förnybar diesel och 7 procent RME), därav namnet.

Shell är de som kommer att levererar bränslet till kunderna i först och främst Wolfsburg, men fler introduktionsorter i Tyskland står på tur. Biodieselproducenterna Tecosol och Neste har varit med i produktions- samt standardiseringsarbetet av R33.



Bensinmackar runt Wolfsburg har börjat erbjuda R33 till konsumenter. R33 BlueDiesel är dock inget revolutionerande bränsle, men nyheten är att det klarar DIN EN 590.

LÄS OCKSÅ: HVO100 – räddaren i dieselnöden

Detta är dock inte någon ny uppfinning utan olja från till exempel McDonalds-restauranger har sedan en lång tid tillbaka används som tillsats i drivmedel till transportbilar. Det som är unikt med Volkswagens variant är att det är det första drivmedlet med frityrolja som kan användas som standardbränsle och som uppfyller kraven för standarden EN 590.

Volkswagen Sverige vet i dagsläget inte när eller om bränslet kommer bli aktuellt för den svenska marknaden.

Att helt eller delvis förnybar diesel ligger i tiden visar även finska Nestes satsningar. Företaget lanserar nu sitt förnybara drivmedel Neste MY Förnybar Diesel som är tillverkat av 100 procent förnybara råvaror som kan bestå av olika fetter och vegetabiliska oljor, exempelvis animaliskt fett och fiskfett från kött- och fiskindustrin, matolja och matlagningsfett från matindustrin och restauranger samt restprodukter från matoljeproduktion.

– Vi och andra företag som producerar förnybara drivmedel behöver tydliga policys och förutsägbara prognoser om vi ska säkra nya investeringar och öka produktionen, vilket krävs om vi ska minska utsläppen inom transportsektorn väsentligt och nå klimatmålen. Utmaningen med denna typ av bränsle är dock att den inte automatiskt har motorproducentens godkännande då den inte följer EN 590, vilket gjort att användningen i personbilar dröjt, säger Nestes vd Carl Nyberg.

LÄS OCKSÅ: Mer HVO-diesel till Sverige

De 2,7 miljoner ton HVO-diesel som Neste producerade i fjol minskade utsläppen av koldioxid med 8,3 miljoner ton jämfört med om fossil diesel hade använts. Siffran sägs motsvara tre miljoner fossila bilars utsläpp under ett år eller ett totalt bilfritt Stockholm under åtta år.

Neste beskriver sin förnybara diesel som ett bränsle som har samma kemiska egenskaper som fossil diesel och därför kan, helt eller delvis, ersätta vanlig diesel. I dag är det framför allt transportindustrin och exempelvis taxibolag som använder HVO-dieseln i sina fordon, men Neste menar att deras bränsle fungerar lika bra i vanliga dieselbilar utan att de behöver modifieras.

ALLT OM BILAR

17. Trendbrottet: Nu överger svenskarna dieseln

Elias Andersson, 7 jan 2019, 11:58

Dieselbilarna har dominerat i Sverige under nästan ett decennium. Men det blev det ändring på 2018 – då fler återigen började välja bensin. Det sker efter ett år präglat av tuff beskattning av törstiga bilar, höga dieselpriser och klartecken för miljözoner.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/ar-dieselbilen-dod/

Förra året registrerades det 353 666 nya bilar i Sverige.

I statistiken från branschorganisationen Bil Sweden framgår det att 2018 var ett ryckigt år i bilbranschen. Orsaken var den nya fordonsskatten – som tryckte upp försäljningen under första halvåret och fick den att störtdyka under andra halvåret. Det blev dyrare att köpa en törstig bil, samtidigt som bidraget på upp till 60 000 fick andelen elbilar att nästan fördubblas.

Men det kanske mest uppseendeväckande faktumet var att bensinbilarna för första gången sedan 2008 år sålde mer än dieselbilarna.

Debatt om miljözoner och hälsorisker

Dieselfordonen blev populärare än bensinalternativen för första gången 2009. Därefter har andelen under vissa år varit så hög som 70 procent av alla sålda bilar. Men efter den uppmärksammade dieselskandalen 2015 – med efterföljande debatt om hälsorisker och införandet av miljözoner – har försäljningen gradvis minskat.

2018 hände det till slut. Då såldes det 133 900 dieselbilar och 165 960 bensinbilar.

Bil Sweden menar att utvecklingen bland annat beror på att utbudet av elbilar, elbilar och elhybrider ökat. Det stämmer till viss del, men den kategorin av fordon står fortfarande för en relativt liten del av den totala mängden sålda bilar. Därför handlar det i större grad om en förflyttning från diesel till bensin.

Förutom fordonsskatt som straffar törstiga fordon, diskussioner om utsläpp av farliga kväveoxider och att regeringen givit kommuner grönt ljus för miljözoner kan även det högre dieselpriset ha inverkat på svenskarnas köpbeteende. Under delar av året var drivmedlet mer än en krona dyrare än bensinen.

ALLT OM BILAR

18. Plikttrogna bilister betalar målvakternas miljardskuld

Elias Andersson, 8 jan 2019, 10:35

Bilmålvakterna är skyldiga samhället mer pengar än man trott, rapporterar SVT. Utöver 1,9 miljarder kronor i fordonsrelaterade skulder har de även 2,5 miljarder i obetalda trafikförsäkringsavgifter. Och den senare notan hamnar hos alla försäkringstagare som gör rätt för sig.



Förutom fordonsrelaterade skulder har bilmålvakterna obetalda trafikförsäkringsavgifter på 2,5 miljarder kronor – en nota som hamnar hos alla som betalar sin försäkring.

Trafikförsäkringsföreningen, TFF, är ett samarbetsorgan för Sveriges trafikförsäkringsbolag. I år har de kartlagt personer som misstänks vara bilmålvakter. Mer specifikt har man identifierat alla som har mer än en halv miljon i obetalda trafikförsäkringsavgifter.

Totalt rör det sig om 2 500 personer, som tillsammans byggt upp en skuld på 2,5 miljarder kronor utöver eventuella fordonsrelaterade skulder.

– De kategoriserar vi som en typ av bilmålvakter. Det innebär att de har väldigt många fordon som har varit oförsäkrade som de ägt under en väldigt lång tid, säger Mats Olausson, vd för TFF till SVT.

LÄS MER: De är Sveriges värsta bilmålvakter

”Vältras över på de som faktiskt betalar”

TFF arbetar för att alla bilar på de svenska vägarna ska ha trafikförsäkring.

I ett yttrande till näringsdepartementet skriver organisationen att bilmålvakternas skuld på 2,5 miljarder är mycket större än vad man tidigare trott. Så stor att man går med underskott.

Pengarna som saknas måste sedan täckas av TFF:s medlemmar, det vill säga de svenska försäkringsbolagen. Pengar som de i sin tur måste hämta från laglydiga försäkringstagare.



Polisen bogserar bort en målvaktsbil.

– Det får allvarliga konsekvenser när då hela den här skulden och kostnaden för att hantera den, ska vältras över på de som faktiskt betalar sin trafikförsäkringspremie, säger Mats Olausson till SVT.

LÄS MER: [Polisen om bilmålvakterna: ”Det blir allt vanligare”]

Försäkringsbolagen måste ta ut högre premier

För SVT bekräftar Kajsa Moström, informationschef på försäkringsbolaget Folksam, att notan hamnar hos de som sköter sig. Hon vet däremot inte hur mycket pengar det rör sig om utslaget per kund.

Men att bolagen måste ta ut högre premier för att kompensera för kostnaden, är en bild som Mats Olausson delar.

– Det är de plikttrogna premiebetalarna som får betala de avgifter som de här bilmålvakterna skulle ha betalt annars, säger han till SVT.

LÄS MER: [Polisen tog husvagnarna – hade 40 000 i p-böter]

DET ÄR EN BILMÅLVAKT

En så kallad ”bilmålvakt” är en person som står registrerad på ett eller flera fordon för någon annans räkning. På så sätt kan den egentliga ägaren undvika skatter och böter. Målvakterna kan ha tusentals parkeringsböter, stora försäkringsskulder, och har sällan några inkomster eller egendomar som kan drivas in.

19. Harley-Davidson tar upp beställningar på sin första elhoj

Patrick Ekstrand

2019-01-09

Nästan fyra år efter att Harley-Davidson först visade upp sin eldrivna motorcykel visar de nu upp en produktionsfärdig produkt. De första kunderna får sina hojar senare i år.



Ramen är tillverkad av aluminium för att kompensera för det tunga batteripaketet. Längst ned sitter drivlinan, för att sänka tyngdpunkten. Specifikationerna är också tunga: Noll till hundra går på 3,5 sekunder, fjädringen är inställningsbar och den kan laddas med upp till 50 kilowatt.

"Full tank" skulle därför ta en dryg halvimme, förutsatt att laddhastigheten är konstant och på topp. Den hyfsat höga laddhastigheten är ett måste, då räckvidden sägs vara 110 miles, det vill säga knapt 180 kilometer. I realiteten hamnar den förmodligen under 150 kilometer.

Prislappen på 29 000 dollar är inte mycket mindre än vad instegsversionen av Tesla Model 3 kostar. Hjälm och annan skyddsutrustning tillkommer.

Livewire, som motorcykeln heter, visades upp på teknikmässan CES i Las Vegas tillsammans med två andra produkter. Den ena är en eldriven moped för stadstrafik och den andra är utvecklad för terrängkörning. I båda fallen handlar det om konceptfordon som bekräftar att den anrika motorcykeltillverkaren verkligen tror på eldrift och att de efter 115 år har kommit till insikten att det går att tjäna pengar på annat än motorcyklar.

Klassiker

20. Ut på utflykt

Mårten Carlsson, 2019-01-08, 16:00

BILDSPEL

Varför inte drömma lite fram mot sommaren så här års? Packa picknickkorgen, filten, ung-arna, svärmor och åk ut i den svartvita naturen från förr!





Bildspel
10
PICNICBILDER

Klassiker

21. Blandad brandbil!

Fredrik Nyblad, 2019-01-07, 8:00

Årets Klassiker 2019?

Här är kandidat nummer tio: Ford Model A.



I A-Fordsklubbens samlingslokal i Täby stod en brandbil i skala 1:24 på fikabordet. Björn Malmgren och Leif Eriksson bestämde sig för att göra en likadan i full storlek.

Björn och Leifs bil skulle bli en pickup byggd på ett personbilschassi och delarna kom från en mängd olika håll. Grunden var en Tudor från 1928 och flaket kom från USA och hytten från Harads.

Eftersom bilen ändå var ett hop-plock så var det viktigare att det blev bra än helt original. Till exempel förlängdes hytten med 10 cm för att göra körställningen mer uthärdlig. Att renovera en 1920-talsbil gör att man får använda fler material än vid arbete med en modernare klassiker.

Björn och Leif byggde upp en ny stomme till hytten i ask medan bågen över vindrutan är i ek. Taket tillverkade man av plywood som kläddes med pegamoid. Sedan lackerades den i kulör 3002 Brandkårsrött och fick attribut som slangvinda, stege och en koppartuta – som egentligen är en tyfon som använts för larmsignalen Hesa Fredrik.

22. Grattis Skoda Felicia!

Carl Legelius 14 januari 2009

I dag den 14 januari då Felix och Felicia har namnsdag hänger vi på och hyllar bilvärldens Felicia!



Årets första bil med ett flicknamn är Skoda Felicia, en öppen variant av Skoda Octavia, märkets sista modell med motorn fram och drivning bak.

Felicia fanns med avtagbar hardtop och tillverkades i 14 863 exemplar mellan åren 1959 och 1964.

Efter socialismens sammanbrott tillägnade sig Volkswagen fabriken i Mlada Boleslav och använde namnet Felicia (som betyder lycka) på en av sina nya konstruktioner.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

23. Unik McLaren P1 hyllar Ayrton Senna

Peter Klemensberger 7 januari 2019

Ayron Sennas vinnarbil från 1988 går igen i McLaren P1 GTR. Klassiskt!



Ayrton Senna tog sin första av tre Formel 1-titlar 1988, det har McLaren firat med att bygga en specialversion av modellen P1 GTR. Bilen, med chassinummer 12, är lackad som den McLaren MP4/4 Senna körde under året – med just siffran 12 på karossen.

McLarens Formel 1-bilar har ändrat färgscheman genom åren men är förmodligen mest kända i kulörerna rött, vitt och svart efter sponsorn Marlboro. Samarbetet började 1974 och färgkombinationen höll i sig till säsongen 1996. På den nya McLarenbilen finns dock inte cigarettmärkets namn utan den ”streckkod” som senare kom att ersätta detta.

På bilen, som är byggd av divisionen MSO, McLaren Special Operations, ses även logotypen för varumärket Senna, Brasiliens flagga och på dörrtrösklarna finns ett välkänt citat från racingstjärnan. Invändigt hittar vi logotypen på nytt och en Alcantaraklädd ratt. Originalstolarna är ersatta av de från McLaren-modellen med just namnet Senna (vår provkörning av den bilen kan du se och läsa här).

800 extra timmar har lagts på bilen, och då pratar vi bara om lack och dekalering. I övriga har bilen uppdaterat aerodynamikpaket som ger 800 kg i marktryck att jämföra med 650 för den ursprungliga versionen.

Bilen har ägaren, med Senna-familjens tillåtelse, döpt till ”Beco” vilket var Ayrtons smeknamn.

McLaren P1 GTR byggdes i 58 exemplar mellan åren 2015-2016.







[GALLERI](#)
McLaren P1 GTR 1988 Ayrton Senna
8 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

24. Ny stallchef hos Ferrari

Peter Klemensberger 8 januari 2019

Efter fyra år lämnar Maurizio Arrivabene över stafettpinnen till Mattia Binotto.



Den fyrfaldige världsmästaren Sebastian Vetteloch nysignade stallkompisen Charles Leclerc utgör förarduon för Ferrari den kommande Formel 1-säsongen, nu är det bekräftat att stallet byter chef.

Maurizio Arrivabene, som haft rollen sedan november 2014, lämnar Ferrari-stallet och hans roll tas av kollegan Mattia Binotto som varit teknisk chef sedan juli 2016. Mattia Binotto kom till Ferraris Formel 1-stall 1995 och var delaktig i framgångarna under 2000-talet.

Ferrari har också presenterat dagen för avtäckandet av bilen (internkod 670) för 2019 års säsong: den 15 februari, tre dagar innan försäsongstesterna drar igång.

Själva säsongen startar i Australien den 17 mars.

Peter Klemensberger

SLUT